[redacted]

CAMARA DE SENADORES

SECRETARIA - DIRECCION GENERAL LEGISLATIVA

XLVª Legislatura – 1er Período
18 DE OCTUBRE DE 2000

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

Carpeta: S/C **Distribuido:** 498/2000

ADMINISTRACION DE FERROCARRILES DEL ESTADO

- A F E -

AUDIENCIA CON SU DIRECTORIO

Versión taquigráfica de la sesión del día
18 de octubre de 2000

- Sin corregir por los oradores -

ASISTENCIA

Preside	:	Senadora Marina Arismendi
Miembros	:	Senadores Eleuterio Fernández Huidobro, Rafael Michelini, Walter Riesgo y Orlando Virigili
Invitados Especiales	:	Integrantes del Directorio de la Administración de Ferrocarriles del Estado: doctor Víctor Lissidini, Presidente; señor Roberto Médica, Director y doctor Jorge Urcelay, Director
Secretario	:	Julio Méndez Vila
Ayudante	:	María Cecilia Fernández

SEÑORA PRESIDENTA.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 13 y 40 minutos)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas da la bienvenida a los representantes del Directorio de AFE y queda a su disposición para recibir los planteos que quieran realizar.

SEÑOR LISSIDINI.- En nombre del Directorio de AFE agradecemos que nos reciban y pedimos excusas por el Director Hernández, quien está afectado por un problema de salud -que esperamos sea temporal- razón por la cual no está hoy con nosotros.

Vamos a tratar de realizar un breve resumen de lo que ha logrado la Administración de AFE entre los años 1995 y 1999.

Antes que nada quiero señalar que, a principios de 1995, quien habla ocupaba el cargo de Secretario General en AFE y, al mismo tiempo, otros Directores actuales ya ocupaban ese cargo. En ese período, entonces, se logró aumentar el nivel de carga que se transportaba, pasando de 890.000 a 1:500.000 toneladas. Además, hubo una disminución en el subsidio de U$S 7:000.000 anuales y se trabajó con 500 funcionarios menos, los que se retiraron mediante incentivos o por bajas comunes. Cabe aclarar que en la Administración Nacional de Ferrocarriles del Estado no hay un solo contrato de obra, o sea que no entró ningún funcionario a revestir en los cuadros de la Institución bajo esa modalidad.

Podemos decir que el Directorio de AFE ha tratado de desarrollar una política realmente muy sana desde el punto de vista económico y financiero. Evidentemente, todo esto con los aciertos y los errores que implica la toma de decisiones políticas.

Nos gustaría referirnos a por qué pretendemos la verdadera transformación del ferrocarril. Un espectador desprevenido podría pensar que si se aumentó el nivel de cargas de 890.000 toneladas en 1995, a 1:500.000 toneladas en 1999, con menos funcionarios, podrían seguir reduciéndose en forma paulatina las cantidades, puesto que no existen ingresos y se mantienen los egresos. Claramente entendemos que no, sobre todo debido a un factor que creemos absolutamente fundamental: pretendemos dar una respuesta certera a la eclosión de la explotación forestal. Luego de promulgada la ley, según la cual el Estado uruguayo dio determinados beneficios incentivando la producción y la explotación de la madera, era necesario encontrar una rápida respuesta. Entendemos que el ferrocarril ocupa y va a ocupar un rol fundamental en el traslado de la madera. Como muy bien señaló el señor Presidente de la República, doctor Jorge Batlle, en el programa "Agenda Confidencial", su intención era dar prioridad al ferrocarril, pues es absolutamente insostenible realizar el transporte por carreteras, debido al costo de la manutención de las mismas, a lo que hay que agregar lo que implica

la polución medioambiental y todo lo que tiene que ver con la "externalidades" –término con el que los europeos se refieren al sinceramiento de las cuentas públicas- o sea, todo lo que el ferrocarril le ahorraría a la sociedad uruguaya.

Esta transformación, planificada y estructurada por las Gerencias y los funcionarios de la Administración Nacional de Ferrocarriles del Estado, apunta –fundamentalmente- a que la parte de infraestructura, control de trenes y comunicaciones, pasen a la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. La razón de esto es que AFE no puede ser juez y parte en la eventualidad de que haya otros operadores privados en el área. De lo que se trata es de convertir la vía y que funcione exactamente igual que la carretera, pagando un canon o peaje.

Apuntamos, entonces, a una reestructura del ferrocarril, con un AFE de cargas con casi 1.000 funcionarios menos que los que tiene actualmente. Ahora bien, para lograr esa reducción en la cantidad de funcionarios, se vuelve absolutamente indispensable hacer las inversiones imprescindibles para el traslado de la madera.

Hablamos hoy de la madera porque, realmente, es un tema que consideramos prioritario para el país. No obstante, hay otros elementos a destacar. Es así que hemos logrado acuerdos con la empresa privada AL de Brasil y la empresa Repremar Logistic de Uruguay, a los efectos de traer contenedores de un lugar tan lejano como es Londrinhas -cercano a San Pablo- al Puerto de Montevideo, y luego volver a llevar estos contenedores al Puerto de Brasil. Esto se debe a que hoy en día es más barato recorrer más de dos mil kilómetros por ferrocarril, que 400 kilómetros hasta el Puerto de Santos o de Río Grande, porque operativamente los costos del Puerto de Montevideo son menores que los de esos puertos brasileros. Cabe aclarar que esperamos un año y ocho meses para que esto aconteciera y, finalmente, logramos el convenio –que debió haber sido suscrito mucho tiempo antes- para hacer ese viaje regular Montevideo - San Pablo. Entre otras cosas, esto se vio favorecido porque la moneda brasilera se adecuó y es así que empezamos con este tráfico que creemos absolutamente fundamental. Según estima nuestra Gerencia de Comercialización, este servicio hará que AFE tenga una facturación anual de U$S 1:300.000, pero para ello necesitamos inversiones.

Seguimos circulando en la línea a Rivera -que es la columna vertebral del ferrocarril- a 5, 10 ó 15 kilómetros horarios, y consideramos fundamental hacer las inversiones. Lamentablemente, a pesar de las buenas intenciones, en la Ley de Presupuesto esto no se ve reflejado, puesto que allí nos las dan en forma absolutamente lineal y, si no hacemos las inversiones previamente, es imposible la reducción de personal.

El Directorio de AFE no le da la derecha a nadie en cuanto a la defensa de los puestos de trabajo. Lo hemos dicho claramente en la Comisión de Transporte,

Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes y lo vamos a reiterar aquí. También lo hemos expresado en las entrevistas llevadas a cabo con el contador Davrieux, Director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, pero podríamos decir que ha quedado a medias, porque también así quedó en el artículo 24 –si no me equivoco- de la Ley de Presupuesto, donde no sólo se abre la posibilidad de que los funcionarios de AFE sean reinsertados en las demás empresas del Estado, sino que se abre absolutamente toda la Administración Pública. Sin embargo, creo que no alcanza con esto. Otro de los requisitos o condiciones que habíamos puesto, dado que tenemos funcionarios en toda la República, en localidades muy lejanas de lo que son las capitales departamentales, era que había que tomar en cuenta dónde vivía la gente para asignarle las nuevas tareas. Además, cuando ya no fuera necesario ese personal para trabajar en la línea, debería ser pasado automáticamente al Rubro 0 del Ministerio de Economía y Finanzas para ser redistribuido, a los efectos de que no pesara en las cuentas de AFE.

Como anécdota, quisiera mencionar que en 1995, cuando asumimos el Directorio de AFE teníamos setenta funcionarios que hacía seis o siete años que estaban excedentes, a quienes se les pagaba no solamente el sueldo sino también compensaciones por alimentación, como lo había establecido el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, ya que éste entendió que ello formaba parte del salario. AFE cumplió con eso, pero entendió que debía traerlos a trabajar; como muchas de esas personas tenían un trabajo privado desde hacía varios años, logramos un abatimiento de casi cuarenta funcionarios que optaron por no reintegrarse al Ferrocarril. En definitiva, este era dinero que provenía de todos los ciudadanos.

El proyecto que presentamos ha tenido resistencia, pero ninguno de los demás actores –y entre ellos incluyo a la Unión Ferroviaria- nos ha dicho en qué nos pudimos haber equivocado. El Director Médica entregó este proyecto alternativo al sindicato inmediatamente de aprobarlo. De esto ya hace más de cuatro meses y ni siquiera hemos recibido una nota que nos dijera que tal o cual cosa estaba mal. Asimismo, lo enviamos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que hizo observaciones, frente a las que nosotros realizamos modificaciones y ampliaciones, con lo cual el proyecto se vio enriquecido. Ahora estamos frente a un verdadero dilema, porque la Ley de Presupuesto nos otorga los dineros necesarios para el quinquenio, pero de tal manera que es absolutamente imposible llevar a cabo este proyecto, porque nos resultaría imprescindible contar con los recursos en los primeros dos años. No será el Directorio que está aquí presente el que llevará a cabo la reestructura del ferrocarril, pero no podemos dejar pasar esto, pues debemos darle al futuro Directorio los instrumentos para que realice las obras necesarias y pueda sacar algo tan importante como es la madera de los campos.

SEÑOR URCELAY.- El señor Presidente ya había dado toda esta información en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes.

En el Presupuesto que entró a regir en enero de 1995, se habían votado aproximadamente U$S 40:000.000 para lo que se llamó Plan Forestal. De esa cifra, el organismo obtuvo una cantidad considerable para el arreglo de la infraestructura, o sea, de las vías destinadas a sacar la explotación del excedente forestal; me refiero a Montevideo–Rivera y Florida-Blanquillo. Esa cantidad de dinero también se debía destinar al arreglo de caminos interdepartamentales, dragado de puertos, etcétera. No se hizo nada, no se utilizó ese dinero y todo quedó paralizado. Prácticamente pasaron cinco años sin que se hiciera nada, por ejemplo, en planificación ni en transporte forestal. Creo que los excedentes exportables a partir del año 2002 empezarán a salir por miles de toneladas por Rivera, por ejemplo, y ni que hablar de la Ruta 5, que está en un estado lamentable, por lo que el ferrocarril representa una alternativa.

Por lo tanto, no digo que hayamos perdido el tiempo, pero desde 1995 hasta la fecha no se ha hecho nada respecto del ferrocarril como medio de transporte de la madera. Es cierto que se ha realizado una planificación y un trabajo, pero como todo quedó condicionado en su momento al préstamo del Banco Mundial con una participación del Gobierno uruguayo –U$S 15:000.000 que aportaba Rentas Generales- no ha pasado nada. Ahora nos encontramos con un nuevo Presupuesto y venimos a plantear a la Comisión prácticamente las mismas necesidades que teníamos hace cinco años. Sin embargo, como muy bien dijo el señor Presidente, AFE pasó de tener 2.200 funcionarios a 1.700; seguimos necesitando U$S 20:000.000 por año y nos sigue dando cierta vergüenza venir a pedir esta cifra para pagar sueldos, cuando sabemos que se los estamos retaceando a la seguridad, a la enseñanza, a salud pública, etcétera. En mérito a todo eso es que nosotros nos abocamos a realizar un estudio serio, profundo, maduro, en lo que tiene que ver con la reestructura del ferrocarril, a los efectos de que en este quinquenio, con ese dinero que estábamos pidiendo, al tercer o cuarto año reestructuremos el ferrocarril, permitiendo que pueda cumplir con los cometidos de la sacada de la madera que es importante en el futuro, y a la vez empezar a pedirle menos al Estado. Si bien en el quinquenio pasado se nos dio U$S 5:000.000, U$S 6:000.000 ó U$S 7:000.000 de subsidio menos, fue una falacia, porque vendimos la Estación Central al Banco Hipotecario en U$S 7:800.000 y nos comimos ese dinero. Cuando decimos que aumentamos el transporte de 800.000 toneladas a 1:500.000, con mucho sacrificio y trabajo, no sólo de los funcionarios, sino también del Directorio –porque el material rodante y las vías se encuentran en un estado calamitoso– también es cierto que estamos recaudando lo mismo. La recesión económica nos llevó a que bajáramos los precios y hoy prácticamente con 1:500.000 toneladas de transporte, estamos percibiendo los mismos ingresos que con 800.000 ó 900.000 toneladas.

En consecuencia, el tema radica en qué se quiere hacer con AFE y qué se pretende que nosotros o el Ente Autónomo haga en el futuro. En mérito a eso, se hizo un trabajo serio, de reestructura, donde se separa por un lado la infraestructura y por otro lado AFE cargas. Después de determinado tiempo de arregladas ~~las vías y con material~~ rodante, AFE no estaría pidiéndole un peso de subsidio al Estado. Por supuesto que el arreglo de las vías estaría dentro de una planificación análoga a lo que pueden ser las carreteras, es decir con un Ministerio haciéndose cargo y cobrando un canon a la gente que quiere andar por arriba de las vías, sea privado o estatal. De esta manera, se le iría sacando al Estado este tremendo peso que son los U$S 20:000.000 por subsidio.

Por otra parte, cómo al pasar, queremos decir que en un artículo de la Ley de Urgencia se estableció medio desprolijamente que se permitía a los privados andar por encima de las vías. A esto, quiero agregar que eso ya estaba incluido en la Ley de Presupuesto de 1995. Quiere decir que modificado o no ese artículo, ya teníamos amplias facultades, superiores a las que dice la Ley de Urgencia, con relación a que los privados puedan hacer arreglos y andar arriba de las vías. Nadie ha ido a decir que quería andar arriba de las vías, porque actualmente AFE no está en condiciones de hacerlo, y no incentiva a nadie en ese aspecto. Por eso tampoco me preocupa el artículo de la Ley de Urgencia. Es simplemente un pantallazo que quería dar a la Comisión porque, como bien dijo el Presidente del Organismo, lo que hoy está acá dentro del Presupuesto en lo que tiene que ver con el dinero que se nos da, es solo para seguir "haciendo la plancha".

SEÑOR MICHELINI.- Lo que los Directores nos están presentando es un proyecto alternativo a mediano plazo, pero luego se habla de cinco años. Tengo tres preguntas para formular, que son las siguientes. La primera: ¿qué nivel de inversión se necesita para esto y en cuántos años?. La segunda: ¿cuán lejos estamos de conseguir que los egresos sean de U$S 10:000.000 y los ingresos de U$S 12:000.000? Es decir, cuánto estamos gastando y cuánto estamos recaudando. Y la tercera: si no invirtiéramos la cifra que nos va a dar, ¿cuánto tendríamos de egreso y cuánto de ingreso? En otras palabras, este proyecto alternativo no debe ser comparable sólo con el presente, sino que en el transcurso de los años si no hay inversión seguramente va a haber un deterioro. Entonces, no es con respecto al déficit existente hoy –que también lo quiero conocer- sino al proyectado si no hacemos nada.

SEÑOR VIRGILI.- Es evidente que los señores Directores están pidiendo el dinero un poco más junto para que resulte suficiente. Por ejemplo, U$S 20:000.000 por año, en cinco resultan U$S 100:000.000. Ustedes pretenden que les den, por lo menos, U$S 30:000.000 por vez, de modo que se puedan abocar a hacer algo funcionando. Comprendo que cuando uno tiene una frazadita corta, tapa el pecho si tiene bronquitis, o tapa las piernas si tiene reuma. Pienso que para el gobierno a veces son evasiones preocupantes. Pero así como están las cosas, no sirve para

nada. Si uno cuenta de un ferrocarril que camina a 20 kilómetros por hora, se le ríen en la cara. Como aquí se dijo, de repente ustedes no necesitan U$S 100:000.000 en los cinco años, sino para abocarse a hacer arreglos que sean sustanciales para que el ferrocarril produzca. Comprendo que hay una cantidad de factores que ustedes han sentido. Los camioneros, cuando vienen acá, dicen que ustedes tienen un subsidio y que compiten con él. Vamos a decir las cosas como son. Alguna razón en cierto modo ellos tienen también. Pero el ferrocarril es una cosa importante en el país, máxime para el tiempo que se avecina, en que se precisará transportar la forestación a los lugares de destino. Si toda esa forestación es de millones de toneladas, va a ser muy difícil transportarla por carretera cuyo costo ha de ser el mayor. En este sentido, el más barato será el transporte fluvial y también el que se pueda hacer a través de los ferrocarriles del Estado.

Creo que estas cosas que estamos conversando aquí habría que conversarlas con quienes realmente tienen que ver en la materia presupuestal. Yo tengo la impresión, como pequeño empresario, que hay cosas que pueden regalarse y otras, que con una manito, se pueden hacer potables. Para que sea potable, en vez de U$S 20:000.000, ustedes necesitarían U$S 30:000.000 ó U$S 35:000.000, porque si no es como el que quiere hacer una vereda de 100 metros con una bolsa de portland. Es como si la bolsa de portland se dilapidase. Creo que el Directorio de AFE está por cambiar, aunque de pronto estoy equivocado, pero estamos en un momento de cambios. Ustedes, como patriotas, lo que quieren es que el ferrocarril funcione, hasta por una cuestión de amor propio, por estar dirigiendo el organismo. Creo que así como están las cosas, vamos a seguir poniendo U$S 20:000.000 todos los años y vamos a poner más. ¿Sacan gente? Bueno, estamos pasando por un momento de ciertas dificultades y hay poco trabajo. Lógicamente, lo pueden reubicar en otro lado para prestar otro servicio. Creo que es cuestión de abocarse a ver esto como un centro comercial. Debo confesar que no he estudiado el proyecto que nos han presentado, pero tengo entendido que están convencidos de que si se hace esto el ferrocarril puede encaminarse por una vía mucho mejor que la que hoy está.

SEÑOR MEDICA.- Antes de contestar las preguntas del señor Senador Michelini, quiero responder al señor Senador Virgili, en el sentido de que este proyecto, si bien está avalado por el Director de AFE, fue elaborado por los propios gerentes del Organismo, dando el Directorio las directivas necesarias y consustanciado de toda su plana gerencial de lo que es esta reestructura en sí. Se trata de una iniciativa muy conservadora, donde las ecuaciones económicas –y ahora entramos en los números, para poder responderle al señor Senador Michelini- no pasan más que por un hecho simplemente conservador. Si bien estamos en un Directorio que se encuentra a las puertas de un cambio, la Institución queda. Por consiguiente, no podemos hoy estar pensando que al haber un cambio no tenemos por qué defender algo que nosotros estamos creyendo y que propusimos tanto al

Ministerio de Transporte y Obras Públicas como a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto. Este proyecto fue conversado con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en seis o siete oportunidades en las cuales se realizaron modificaciones. En la última reunión con esta Cartera se avaló el proyecto definitivo por parte de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto. Por consiguiente, las partes intervinientes estarían de acuerdo en el proyecto tal cual está redactado.

En el día de hoy queremos transmitirles el contenido de este proyecto y las dificultades que estamos atravesando para que se lleve a cabo.

Con respecto a la pregunta del señor Senador Michelini, voy a solicitar que abran el proyecto de alternativa en la página 32, que es donde figuran los números globales. Allí se establece que el nivel de inversión es de U$S 84:000.000 para el quinquenio. Aclaro que me voy a referir a ese período y no a uno de diez años, aunque se puede hacer una proyección para ese lapso, porque así está establecido. Dentro de esos U$S 84:000.000 de inversión, tenemos U$S 44:000.000 que corresponden al Plan Forestal y que obtendríamos mediante un préstamo del Banco Mundial, y los U$S 40:000.000 restantes son los que estarían haciendo falta para poder hacer dicha inversión.

SEÑOR MICHELINI.- Los U$S 44:000.000 del Plan Forestal, ¿son el total del Plan o lo que iría para AFE?

SEÑOR MEDICA.- Es lo que corresponde a AFE.

Reitero que los U$S 84:000:000 es la inversión que se realizaría en el quinquenio y luego tendríamos lo relativo a los ingresos y egresos operativos, inversión, excedencias, otros gastos, y servicios de deuda, que da un total de U$S 195:000.000. Ese es el total que se necesita para poder restablecer los dos mil trescientos kilómetros de vía, que es el total de la vía férrea que poseemos y de la cual hoy es operativa mil novecientos kilómetros. En algunos lados la inversión es mayor y en otros lo es el mantenimiento, para poder aumentar el ritmo de traslado del ferrocarril.

¿Qué pasa si no realizamos esta inversión? Creo que en las condiciones en que se encuentran nuestras vías y nuestro material rodante y AFE en su conjunto –porque trabajar en la depresión que hoy existe a consecuencia del deterioro que tiene la institución amerita que hagamos un cambio urgente- si no hacemos la inversión, sería incalculable la cifra que se podría precisar más adelante si pasamos cinco años más en esta situación.

SEÑOR MICHELINI.- Eso sería lo que se necesita para poner nuevamente a AFE en funcionamiento, pero si se adopta la decisión de que siga todo como está y que invierta lo que pueda, ¿cuál es el déficit que se va a ir generando en la medida en que se va a ir perdiendo carga y ramales que se tendrán que cerrar?

SEÑOR MEDICA.- En este sentido, podemos decir que no hemos cerrado algunas líneas esperando que se adopte alguna definición concreta con relación al presupuesto para nuestra Institución, para ver si es posible realizar esta transformación.

Es necesario aclarar que no estamos solicitando más presupuesto del que se nos brinda y ese es el punto neurálgico de la situación, como bien mencionó el señor Senador Virgili. Simplemente queremos que nos redistribuyan el dinero de manera distinta. Podemos hacer la transformación si invertimos en vías y líneas, de lo contrario no la podremos realizar y para ello necesitamos un dinero extra por anticipado. Si nos siguen dando un subsidio lineal como el que está planteado en el presupuesto, como bien dijeron mis compañeros, vamos a hacer lo mismo que en los cinco años anteriores: mantener en las mínimas condiciones nuestras líneas, y notoriamente perder cargas a consecuencia de no poder prestar en tiempo y forma nuestros servicios. Por consiguiente, el deterioro de AFE va a ser mayor.

En el Presupuesto Nacional de inversión o subsidio para el ferrocarril se establecen U$S 22:000.000 por año, de los cuales U$S 4:000.000 son para pagar servicios de deuda. Quiere decir que nos quedan U$S 18:000.000. AFE tiene U$S 29:000.000 de egresos operativos y U$S 10:000.000 de ingresos operativos. Por lo tanto, necesitamos U$S 19:000.000 solamente para subsistir, sin inversión. Entonces, los U$S 22:000.000 que figuran en el presupuesto para AFE significan una inversión cero.

SEÑOR URCELAY.- Quisiera hacer una aclaración que me parece muy importante. Si no se realiza esta inversión, la madera no se va a poder trasladar. A este respecto, podemos mencionar –y me da vergüenza decirlo- que en el litoral se descarrila un ferrocarril cada diez días y el tren circula a cinco kilómetros por hora. En el norte de Tacuarembó, de Brigada Civil en adelante, hace dos años hubo una inundación importantísima que barrió al ferrocarril. En esa zona simplemente hicimos un remiendo que no sabemos cuánto va a durar, porque no quisimos efectuar reformas estructurales importantes ya que pensamos que enseguida íbamos a realizar esta reestructura. Deseo que quede claro que si no se puede hacer esta inversión, no estamos en condiciones de sacar el excedente exportable de las distintas zonas, ya sea Tacuarembó, Rivera, Paysandú, Río Negro, y sobre todo Blanquillo y Durazno. Esta última zona tiene una línea de ciento diecinueve kilómetros que va de Florida a Blanquillo y hoy no es operativa. Entonces, quisiera recalcar que la responsabilidad dejaría de ser nuestra.

SEÑOR MEDICA.- Resumiendo algunos puntos, quisiera decir que cuando se habla de una reducción de personal a consecuencia de la transformación del ferrocarril, esto debe estar siempre basado en la inversión. Si esta no se realiza para nuestras vías y material rodante, no habrá reducción de personal, más allá de la que se produzca por jubilación. Quiero que esto quede claro porque a veces se

dice que AFE va a reducir su plantilla en mil funcionarios. Esto podría ocurrir siempre y cuando exista la inversión porque vamos a tener menos mantenimiento y la parte de señalización y comunicación va a ser más sofisticada. Por consiguiente, se podrá reducir el personal que hoy es muy elevado para lo que es el funcionamiento del ferrocarril.

Volviendo a la página 32 del proyecto, podemos observar que allí figura año a año lo que significa el monto que se está necesitando. Aquí puede haber alguna variación porque desde que se terminó este proyecto hasta ahora hay una reducción a través del IVA, lo que mejora un poco la ecuación. Nosotros, concretamente, necesitamos U$S 10:000.000 en el primer año y U$S 9:000.000 en el segundo, es decir, el dinero fuerte que se requiere para hacer la inversión junto con el monto correspondiente al plan forestal, que en el primer año es de U$S 21:000.000, y en el segundo de U$S 27:000.000. En realidad, la propuesta se basa en que en los dos primeros años estamos obligados a hacer una reestructura porque, como bien se dijo acá, si en los dos primeros años no hacemos la inversión, no vamos a poder sacar la madera del Norte del país, sencillamente porque no vamos a llegar a tiempo. En virtud de que nosotros estamos convencidos de que el ferrocarril es un medio de transporte que el Estado no puede darse el lujo de suprimir, estamos hoy aquí y también iremos a la Comisión de Presupuesto o a donde sea necesario para defender esta posición. Sin duda, prescindir del ferrocarril, al Estado le resulta mucho más caro que realizar la inversión que proponemos.

SEÑOR LISSIDINI.- En lo personal, conocemos el tema desde hace muchos años, y muchas veces creemos que el interlocutor está al tanto de todos los problemas que tiene AFE. Pienso que vale la pena aclarar que cuando en la Ley de Presupuesto de 1996 se nos dio la posibilidad de contar con los recursos del Plan Forestal provenientes del Banco Mundial, esta institución entendía que en los dos primeros años sólo se haría la inversión si la Administración de Ferrocarriles del Estado daba en concesión monopólica a un solo privado el transporte de la madera. Esto fue rechazado de plano por el Directorio de AFE, en el entendido de que tal iniciativa no correspondía, porque implicaba atar absolutamente a todos los productores forestales y, en definitiva, a todo el país. Finalmente, luego de muchas discusiones con los delegados del Banco Mundial, se concluyó que aquella no era una buena solución y que, en definitiva, se podía resolver el problema a través de lo que establecía la Ley de Presupuesto de 1996. Me refiero a la posibilidad de que aquellos privados que tuvieran la intención de invertir comprando locomotoras y vagones, pagando un canon pudieran circular sobre la vía. Evidentemente, esto provocó un verdadero atraso en lo que respecta a los recursos necesarios para el comienzo de las obras. Ese atraso se debe tanto a la definición política y a las trabas que puso el Banco Mundial como a la responsabilidad que le corresponde a AFE debido a que por problemas en el establecimiento de determinados montos de obras fue preciso contratar consultores. En este sentido, puedo decir que

dentro de poco tiempo vamos a tener los resultados definitivos de lo que nos cuestan las obras, especialmente las de reparación de la línea Montevideo–Rivera. Este era uno de los puntos que quería aclarar.

Por otro lado, como bien dijo el doctor Médica, resulta evidente que nos encontramos ante un gran problema. Cuando el señor Senador Virgili nos decía que aquí han venido los camioneros a hacer planteamientos con respecto a los subsidios que tiene AFE, quizás se esté olvidando el hecho de que los camioneros también tienen subsidios que pagamos todos los automovilistas que circulamos con nuestros coches y pasamos por un peaje, con cuyo costo se subsidia a los camiones y a los ómnibus. En este sentido, podíamos preguntarnos por qué aumentamos la carga y no la facturación en AFE. La respuesta es muy clara, ya que en el año 1996 se pidió un sinceramiento de las cuentas públicas. En ese momento, AFE tenía un subsidio indirecto muy grande por parte de ANCAP para el transporte de combustible y para el de cemento y clinker; posteriormente, se hizo una licitación pública en la que AFE se tuvo que presentar y, obviamente, los precios que se alcanzaron fueron totalmente distintos a los que hasta ese momento se estaban pagando. Concretamente, AFE tuvo que presentarse a esa licitación y competir en ella, y si bien ganamos en lo que tiene que ver con una gran área del transporte, creo que ANCAP no evaluó lo que implicaba trasladar esa responsabilidad a los camiones, con los peligros que ello implica para la ciudadanía, ya que estamos hablando de decenas o centenas de camiones cargados de combustible expuestos a sufrir accidentes de tránsito. No obstante, debemos entender que en aquel momento no se hablaba, como se hace ahora, de las externalidades, es decir, de lo que le ahorra el ferrocarril a toda la sociedad uruguaya en costos de carreteras y polución medioambiental.

A mi juicio, existe otro tema prioritario, que es el relativo al planteo que se le formuló al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas en cuanto a trasladar el millón y medio de toneladas que transportó AFE en el año 1999 a las carreteras y cerrar el ferrocarril. Lamentablemente, no tenemos el resultado escrito de un estudio que se realizó, en el que se afirmaba que solamente para el quinquenio, el refuerzo de las carreteras para soportar ese tipo de tráfico implica una cifra superior a los U$S 180:000.000; quiero que quede bien claro que esta cifra sería necesaria sólo para cubrir los gastos del quinquenio y de las carreteras, ya que en ese monto no se incluyen las erogaciones por accidentes de tránsito. En este sentido, cabe recordar que la Comisión Nacional de Prevención de Accidentes de Tránsito dio un informe en el que se decía que el año pasado el Uruguay gastó U$S 927:000.000 en el pago correspondiente a las víctimas y a los daños materiales causados por los accidentes de tránsito. Por cierto, cuando hablamos de externalidades, no se trata de una entelequia, sino de algo absolutamente real, que son los costos que debe asumir la sociedad uruguaya por ese concepto. Creo que es fundamental tomar conciencia de este tema, ya que el ferrocarril le ahorra -tal cual ha sucedido en Europa y Estados Unidos- casi el 20% debido a que

disminuye los accidentes de tránsito. Asimismo, es preciso aclarar que cuando hablamos de accidentes de tránsito, nos referimos a que debe haber trenes de pasajeros en las áreas metropolitanas y darle prioridad al ferrocarril, lo cual no se ha hecho hasta ahora. Hasta este momento no hemos recibido una respuesta en serio del Gobierno Nacional. Decimos esto, porque dicha respuesta no se incluye en el Presupuesto y tampoco hemos recibido respuesta por parte de las Intendencias Municipales. Un ferrocarril no es serio cuando tiene en Montevideo 65 pasos a nivel. Hemos aumentado el transporte de carga a un millón y medio de toneladas e hicimos el sacrificio de llegar a puerto de noche con el aumento de costos que ello implica. Adoptamos este sistema, porque no queremos partir a la ciudad de Montevideo en varias partes. No hay que olvidar que si el transporte de la madera o de los contenedores en vez de hacerse de noche se hiciera de día, sin lugar a dudas se iba a generar un gran problema en esta ciudad. Muchas veces las barreras, en la noche, tienen que estar bajas durante dos o tres horas. No resulta muy difícil imaginar lo que ocurriría en la entrada al Puerto y en los accesos si a las ocho de la mañana se cierra el ingreso a la ciudad durante dos o tres horas; evidentemente la ciudad viviría una conmoción. Sin embargo, lamentablemente, eso no lo vamos a poder evitar con el aumento del tráfico que necesariamente va a tener el ferrocarril, y conste que me estoy refiriendo sólo a lo que tiene que ver con la explotación forestal. Obviamente, va a llegar un momento en que la noche no le va a alcanzar al ferrocarril para entrar su carga en el Puerto y va a tener que empezar a hacerlo de día.

Entiendo que es fundamental que se comience a encarar este tema y que exista un verdadero sinceramiento por parte de la población. En todas las reuniones de Directorio o, por lo menos, una vez al mes, recibimos pedidos de apertura de pasos a nivel, ya sea en Montevideo, en Canelones o en el resto del interior del país. En AFE hemos tratado de negarnos a abrir más pasos a nivel, porque ello implica disminuir la velocidad a 5 kilómetros por hora, con el consiguiente riesgo de accidentes de tránsito, ya que la gente quiere cruzar siempre justo en frente de donde se ubica su casa y atravesar la vía. Debo decir que he estado en Francia y sé que allí hay gente que para llegar al poblado que tiene en frente, debe recorrer una distancia de 8 kilómetros, a pesar de que si realizara el cruce en forma directa, caminaría sólo 200 metros. Creo que el punto que tenemos que definir es si optamos por una minoría que quiere usufructuar el derecho de atravesar inmediatamente la calle a través de un paso a nivel o por la población en general porque, en definitiva, el tren que llegue en tiempo y forma al Puerto está sacando la mercadería que producimos todos los uruguayos.

Cuando el tren de pasajeros llega a destino sin que lo incomoden tantos pasos a nivel, mejoramos el servicio y le damos beneficio a mucha más gente que la que hoy lo tiene por la apertura de los pasos a nivel. Son problemas que tenemos que encarar, pero lamentablemente a veces parece que es bueno dejar pasar los problemas para que con el tiempo se dé una solución. Sin embargo, creo

que no podemos esperar más, porque al problema de la madera ya le tenemos que dar una solución y comenzar de inmediato con las obras. No podemos tener encima el problema de la madera para comenzar con las obras porque, de hacerlo, llegaremos tarde, como Estados Unidos. Ese país tuvo que gastar entre U$S 3.000.000.000 y U$S 4.000.000.000 para reforzar carreteras, porque no le dio al ferrocarril una solución en el momento oportuno. Concretamente en Estados Unidos, el ferrocarril no hizo las inversiones que debía por el tema de la madera. Hay un informe de la consultora internacional Mercer, donde claramente se expresa lo que perdió Estados Unidos por no haber hecho las inversiones en tiempo y forma, y no queremos que a Uruguay le suceda lo mismo, porque creo que no estamos en condiciones económicas de soportar el hecho de tener que realizar una inversión dentro de cuatro, cinco o seis años.

Tenemos pensado clausurar la línea Rocha, porque se encuentra en un estado lamentable. Si ocurre un descarrilamiento, no podemos entrar con la grúa para poder sacar los vagones que descarrilaron; entonces, tenemos que dejarlos en el lugar. Y si descarrila una locomotora, sucede lo mismo. A pesar de todo esto, estamos trayendo madera de Rocha, con el gran sacrificio que ello implica para los funcionarios, pues el ferrocarril debe andar a menos de cinco kilómetros por hora. Además, una persona debe estar cargando en una bolsa los clavos de la vía y cuando ésta se sale de su lugar, tiene que salir corriendo a clavar la vía para que el ferrocarril pueda pasar. Ese es el estado en que está trabajando la línea Rocha. Se me puede preguntar por qué no tomamos la decisión de clausurarla. Lo que ocurre es que si hoy necesitamos U$S 3.000.000 para dejarla más o menos en condiciones de circulación, luego de un año no se tendría que contar con esa cantidad sino con U$S 10.000.000 para dejarla en el mismo estado que ahora solucionaríamos con U$S 3.000.000. Y ello ocurriría por dos razones: el deterioro de la vía y las ocupaciones ilegales. Lamentablemente, en el momento que dejamos de fiscalizar la vía, tenemos la desgracia de que aparecen ocupantes ilegales a construir sus viviendas sobre la vía. Ese es el verdadero problema al que nos vemos enfrentados, pero este Directorio que se está yendo tiene la obligación ética y moral de dejar el tema encaminado. No podemos dejar que el futuro Directorio herede este problema, porque el presupuesto se juega hoy y no cuando asuman las nuevas autoridades a fines de octubre o noviembre. Repitiendo lo que tantas veces me ha dicho el doctor Urcelay, puedo expresar que uno no llega a Director o Presidente de una empresa pública por un concurso de oposición y mérito, sino por cuotificación política, y seguramente no somos los más aptos para dirigir una empresa pública. Sin embargo, conociendo los problemas que tiene AFE, estamos haciendo un sacrificio para tratar de sacarla adelante.

SEÑOR MICHELINI.- No sé cómo está el plan forestal, ni si se encuentra en condiciones de reactivarse. Sin embargo, con respecto a lo que hay que pagar, si en el presupuesto se fijan U$S 23.000.000 anuales y hablamos de cuatro años,

serían U$S 92:000.000, y si pensamos en cinco años, serían U$S 115:000.000. Naturalmente, es para pagar hoy al personal, pero por lo que plantean nuestros invitados, con la reestructura, en cierto plazo se podría estar equilibrando las cuentas del Ente. La pregunta que quiero realizar es la siguiente. Háblese de U$S 92:000.000 o de U$S 115:000.000, si tomo la inversión de U$S 40:000.000 que hay que hacer en este quinquenio, más los gastos de personal que debo realizar año a año hasta que se haya completado la reestructura, ¿eso cuánto suma? Pediría que se me respondiera ahora porque, a partir de allí, de repente podría haber una solución.

SEÑOR LISSIDINI.- No soy bueno para los números -soy abogado- pero entendí el concepto. Quiero que quede bien claro que no se pide más de lo que hay en el Presupuesto; lo que sucede es que lo solicitamos por adelantado. Inclusive en AFE hemos tratado de no trasladar el problema para que la Oficina de Planeamiento y Presupuesto o el Ministerio de Economía y Finanzas nos solucione el tema. Aprovechando que tenemos la AFAP República, planteé la posibilidad de que se cediera parte del crédito presupuestal de los últimos dos años y que dicha AFAP nos adelantara el dinero para las inversiones. Estoy absolutamente seguro de que este proyecto es posible, y en tres años haríamos una reducción, máxime teniendo en cuenta que en el informe se dice que todo el personal quedaría en AFE. Durante los cinco años no se iría ni un solo funcionario, porque pasarían a ser excedentes pero les seguiría pagando AFE. Además, hay U$S 36:000.000 que no tomamos en cuenta. Reitero que no pedimos más dinero que el que se nos da en el Presupuesto, y la expuesta era una posible solución. Luego mencionaré otras que estuve analizando, ya que el contador Davrieux entendió que de ninguna manera podía hacer una cesión del crédito presupuestal de los últimos dos años para adelantarlo, porque eso implicaba un endeudamiento interno que él entendía que no era bueno. Por tanto, hice la recorrida con los forestadores pidiendo que se jugaran por el ferrocarril. Sin embargo, lamentablemente es muy difícil pedirle una suma de dinero a una forestadora, como ser U$S 20:000.000, a cuenta de futuras cargas que la misma realice. Se me ha dicho que podrían contratarnos a carga futura, pero por menos de la décima parte de esa cifra. Para que se tenga en cuenta, ya hemos hecho inversiones en la vía a futuras cargas con las empresas SAMAN, TILE y con FORESUR. Trabajamos de esa manera, porque no teníamos recursos; entonces, le pedimos adelantado el dinero a los clientes habituales de AFE, para invertir en la vía. Hay empresas como COLONVADE, que fue mencionada por el Presidente de la República. Tuve reunión con empresarios de esa firma hace unas dos semanas y me dijeron que habían plantado en 1997. Me informaron que habían plantado pino, y cuando se habla de 96.000 hectáreas forestadas, hay en juego un gran volumen de dinero, y realmente pensaba obtener recursos adelantados. Sin embargo, a uno se le va el espíritu al suelo cuando le informan que el primer raleo lo van a hacer a los diez años, es decir, en el 2007. Se calculan 600.000

toneladas de madera de raleo que va a ser procesada por esa empresa y saldría por contenedores. Ya cuentan con el proyecto diagramado, pero no tienen la posibilidad de darnos U$S 5:000.000, U$S 6:000.000 o U$S 7:000.000 por adelantado a cuenta de futuras cargas. Esto no significa que no tengan confianza en el país, porque si realizan una inversión de la envergadura de la que han hecho, es porque la tienen. Lo que sucede es que, por lo que ha surgido en la prensa, no ha tenido un criterio único y unánime sobre qué va a pasar con el ferrocarril. Nosotros estamos absolutamente convencidos de que AFE Cargas va a existir, por un tema puramente numérico. Hoy la rentabilidad en régimen de monopolio de una empresa ferroviaria, calculando un millón y medio de toneladas, sería de un 8% de interés anual. Por tanto, creo que es más rentable cualquier otro negocio que éste.

SEÑOR MICHELINI.- Lo que quiero trasmitir es que si hacer esa reestructura del Ente no llevaría más dinero del que integra el subsidio presupuestal para los próximos cinco años, el tema sería encontrar la redacción adecuada de modo que, naturalmente, AFE en acuerdo con el Ministerio y la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, pueda disponer de esos créditos presupuestales no sólo para el pago del personal, sino también para llevar a cabo el conjunto de la operación. A mi juicio, sólo se trataría de pensar un poquito.

SEÑOR MEDICA.- Lo que el señor Senador está diciendo es clarísimo. En cuanto a este proyecto de alternativa, podemos tener discrepancias y aciertos, pero naturalmente, es conservador. ¿Por qué afirmamos esto? Porque hoy transportamos 1:500.000 de toneladas y el proyecto está pensado para transportar 2:000.000 de toneladas; quiere decir que en el quinquenio se aumentaría en 500.000 toneladas nuestro transporte de carga. Por consiguiente, se trata de un proyecto bastante conservador.

Lo que estamos diciendo –y lo mencionó el señor Senador Michelini- es que para realizar la inversión necesitamos, para los primeros dos años, U$S 20:000.000 más de lo que figura en el subsidio. Esa cantidad constituirá, precisamente, el ahorro que tendremos en los últimos dos años, es decir, una vez hecha la inversión, la transformación. A grandes rasgos, eso es lo que venimos a pedir; no es nada extraño ni raro.

SEÑOR VIRGILI.- Es evidente que lo que dijo el señor Presidente de AFE es "vox populi"; si bien me refería a los camioneros, no estaba hablando de si tenían o no razón.

Me parece que si se continúa por este camino en lo que refiere al ferrocarril, va a durar muy poco. Además, los integrantes del Directorio de AFE no están planteando un gasto mayor, sino adelantar el gasto, es decir, en lugar de recibir el dinero en cinco años, solicitan tenerlo en dos o tres años; luego ellos verán lo que tienen que hacer.

Comprendo que, evidentemente, de a poquito no se hace nada. Es así que se debe poner manos a la obra, comprar rieles y lo que sea necesario, para poner en funcionamiento el ferrocarril.

SEÑOR MEDICA.- Los rieles ya están, señor Senador, lo que constituye una ventaja.

SEÑOR VIRGILI.- Pienso que es necesario conversar sobre este tema. El señor Ministro sabe, y lo ha dicho aquí cada vez que ha concurrido a la Comisión, que es necesario utilizar el ferrocarril para transportar la madera; esto lo ha dicho siempre. Por lo tanto, considero que es preciso conversar sobre este tema. En este momento en el que hay dificultades económicas y el dinero está muy ajustado, comprendo que a veces el gobernante que se encuentra en el Poder Ejecutivo, se plantee de dónde saca los fondos. Pero en este caso, se trata de inversiones comunes, como puede ser el caso, por ejemplo, de un ciudadano que, si no reforma su viñedo o su monte, continuará teniendo cuatro cajones de fruta. Acá hay un camino real: o se hace la reconversión o sólo quedará el nombre del ferrocarril, porque ahora existe una inoperancia tremenda. Actualmente el ferrocarril funciona porque hacemos todo "a la uruguaya"; todo está bien porque somos fantásticos, macanudos, etc. Pero, repito, hay que hablarlo, porque consideramos que es imperiosa la necesidad de que funcione el ferrocarril, más en este momento, con la forestación.

Quería hacer esta salvedad, porque no era mi intención juzgar si lo que se había dicho estaba mal o bien. Pero es verdad que siempre escuchamos hablar del subsidio y de que realmente tienen que competir, por lo que puede ser que tengan algo de razón. De todas formas, en este caso, y como está planteada la situación, de acuerdo con lo que se ha dicho, o se arregla el ferrocarril o no se continúa con él, porque es inoperante al extremo. Sin el ferrocarril, es muy difícil transportar esa madera que, hoy o mañana, va a significar un recurso muy importante para el país.

SEÑOR MEDICA.- Pienso que no podemos darnos el lujo, en la región, de quedarnos sin el ferrocarril.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Antes que nada, quiero saludar a los miembros del Directorio de AFE y a los integrantes de la Comisión y pedir disculpas por mi llegada tarde.

Estoy absolutamente convencido de que no puede haber un país sin ferrocarril.

Obviamente, dentro de nuestro país, en el día de hoy existen muchas áreas de actividad económica subsidiada. Entre ellas, se encuentra el transporte carretero de camioneros y automovilistas, tanto los que transitan por el interior

como los que lo hacemos acá. El transporte colectivo de Montevideo está subsidiado. Por lo tanto, esto no es lo que nos asusta.

Recientemente, creo que en esta misma Comisión, recibimos a los integrantes del Directorio de la Administración Nacional de Puertos, quienes nos plantearon el grave problema a que se enfrentan en el futuro con el gran movimiento de cargas, porque ya el año pasado, a pesar de la recesión, se batieron todos los récords. También podemos hablar del tránsito que no viene para el Uruguay, sino que se dirige a la región, para el "interland" portuario. Si la tendencia es creciente en cuanto al movimiento de cargas, el tren va a ser una palanca fundamental para que esto pueda seguir sucediendo, tanto para la ida como para la vuelta. Por lo tanto, no se trata sólo del tema forestal, sino de otros problemas que existen en el horizonte, que tienen que ver con el fortalecimiento imprescindible del ferrocarril, aparte de los factores externos, que son obvios.

Después de escuchar la exposición que han realizado, voy a formular una pregunta que puede causar risa. Concretamente, quisiera que se hablara sobre el tema de los pasajeros en cercanías, porque creo que en el día de hoy el tránsito de pasajeros se está colapsando. Digo esto porque el tránsito de pasajeros, incluso en automóviles, en el área metropolitana de Montevideo, nos está costando carísimo, ya sea en vidas humanas, como en polución, en petróleo, en nafta, etcétera.

SEÑOR LISSIDINI.- Como ustedes saben, se está por inaugurar –seguramente, en menos de treinta días- la nueva terminal de pasajeros, con una capacidad de aproximadamente 10.000 pasajeros diarios. La misma es de última generación y nos costó a todos los uruguayos la suma de U$S 4:600.000. Hoy tenemos un servicio de pasajeros absolutamente inoperante, y no porque AFE sea un mal operador en lo que tiene que ver con esta función, sino, lamentablemente, porque no contamos ni con las máquinas ni con los vagones necesarios para cumplir un servicio en serio. Actualmente estamos cumpliendo con una finalidad social que nos da un gran déficit, y esto ocurre, fundamentalmente, porque no se han hecho las inversiones necesarias en el material rodante, para llevar a cabo un servicio regular y bueno. ¿Qué es lo que tenemos que encarar?. Creo que a nadie se le ocurre, por ejemplo, volver a municipalizar AMDET. Entiendo que debemos encarar una inversión privada. Hemos logrado incentivar a los privados –con el fin de que atiendan lo que es el ferrocarril- porque, en definitiva, va a disminuir los costos operativos a las propias empresas de transporte colectivo de pasajeros. Tenemos dos propuestas, una es de la empresa CITA S.A. y la otra de CODET, que se encuentran interesadas en el eventual llamado a licitación del servicio de pasajeros en el área metropolitana, es decir, Montevideo-Florida, Montevideo-San José y Montevideo-Minas. Considero que es absolutamente prioritario hacer una concesión; hay que realizar una inversión de U$S 11:000.000 en material rodante, y si ustedes ven los números, no es posible que la haga AFE. Por eso, la

eventualidad de la concesión del servicio de pasajeros a privados, de modo que ellos hagan la inversión, es fundamental. Por otro lado, me parece muy importante que sean las propias empresas operadoras del transporte colectivo de pasajeros las que integren esa licitación, porque el mundo ha ido al sistema multi-modal, y en definitiva, ese es el rumbo que hay que marcar para lograr un servicio eficiente y mejorar la calidad de vida de los uruguayos.

Por cierto, hemos perdido calidad de vida, máxime teniendo en cuenta que la velocidad promedio de un ómnibus en el área metropolitana es de 15 kilómetros horarios, si no me equivoco, una de las más bajas del mundo. Eso significa pérdida en la calidad de vida porque una persona que antes demoraba media hora en llegar de su casa al trabajo hoy demora una hora; pensemos lo que ello implica si sumamos todo ese tiempo al mes.

Evidentemente que todos los actores somos responsables de ello, por lo que se hace necesario actuar y encontrar rápidamente una solución.

SEÑOR MEDICA.- Quisiera aclarar dos cosas. En primer lugar, este proyecto que hoy venimos a explicitar no está tomando en cuenta el tema del tren de pasajeros. Esto se debe a que nos estamos basando netamente en lo que hoy tenemos que es el AFE Cargas; en ello es que nos basamos para hacer el proyecto conservador. Dicho de otro modo, no manejamos el tema pasajeros porque entendemos que hoy es un área deficitaria, no está brindando un buen servicio y para lograrlo tendríamos que duplicar o triplicar la inversión. Por supuesto, sobre este tema hay distintas opiniones, pero si no hacemos las inversiones necesarias, no arreglamos la comunicación, no mejoramos la señalización y las vías, no cortamos los pasos a nivel que, por otra parte, son 68 en el área metropolitana, es imposible poder pensar en aumentar nuestro comercio, llámese, en este caso, tren de pasajeros. De modo que, primero, hay que invertir, nivelar la ecuación económica de AFE y luego pensar en cómo aumentar nuestra producción, ya sea a través de un canon privado o por medio del Ente.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Se ha afirmado que las empresas CITA y CODET estarían interesadas en hacerse cargo de las líneas a Florida, San José y Minas. Quisiera saber si hubo o si hay gente interesada en lo que tiene que ver con el tren de la costa.

SEÑOR LISSIDINI.- Hace poco vino una delegación de la empresa ADTRANZ, que es una de las empresas ferroviarias más grandes del mundo. En principio, estaría interesada en hacer el tren de la costa, para lo que estiman una inversión aproximada de U$S 400:000.000. Esta información la obtuvimos en la Secretaría de la Presidencia de la República por intermedio del doctor Lago, donde fueron atendidos los representantes de esta empresa y en donde fueron muy claros al decir que harían una inversión de U$S 400:000.000, sin solicitar al Estado uruguayo un peso de subsidio. Como condición imponían una concesión de largo

aliento –hablan más allá de treinta años– así como la fijación del valor del boleto a un precio dolarizado. Esto se debe a que ellos temen que el precio se transforme en algo político y que en definitiva los costos los termine pagando la empresa después de realizada la inversión. Asimismo, pretenden como condición que en cada estación puedan instalar una especie de mini shopping. En síntesis, estas son las condiciones que expusieron al doctor Lago y que ellos consideran absolutamente fundamentales para hacer una inversión de esta envergadura.

SEÑOR MICHELINI.- ¿El tren de la costa sería aéreo o subterráneo?

SEÑOR LISSIDINI.- Sería parte aéreo, parte terrestre y parte subterráneo, porque llegaría hasta debajo de la Plaza Independencia; sería subterráneo por 18 de Julio hasta la Plaza Independencia.

SEÑOR URCELAY.- Finalizando ya nuestra exposición, no sería sincero si no dijera que en estos cinco años que hemos estado en el Directorio de AFE, nunca nos enteramos que hubiera habido un plan relativo a qué es lo que quiere el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con relación al modo ferroviario, tanto a nivel de cargas como de transporte de pasajeros en la zona metropolitana, etcétera; la excepción son esfuerzos y trabajos aislados realizados por consultorías. De modo que nuestro trabajo ha surgido un poco en base a toda esa incertidumbre. Es más, no creo conocer que exista hoy un plan nacional y racional de transporte en el país, a los efectos de que nosotros, como modo ferroviario, sepamos cuál es el papel que nos corresponde dentro de esa planificación. En definitiva, esto que estamos haciendo es un hecho y un esfuerzo aislado.

SEÑORA PRESIDENTA.- Si los señores Senadores me permiten quisiera decir lo siguiente.

Se ha planteado una pregunta en este ámbito en cuanto a qué se quiere hacer con AFE, pero nosotros creemos que debemos trasladarla a otra parte. Tanto en esta Legislatura , como en la anterior, en esta Comisión hemos abordado el tema del transporte de carga y de pasajeros desde distintos ángulos y, efectivamente, lo que faltaría tener sobre la mesa de manera explícita es a qué cosas se van a apuntar, cuáles son los objetivos y dónde se va a invertir . Los señores Senadores, entre otras cosas, muchas veces me han oído preguntar sobre esto, porque si hablamos de subsidios, podríamos decir que la sociedad uruguaya estaría subsidiando la forestación y a grandes compañías transnacionales que –como también lo hemos dicho muchas veces- podrían empezar a devolver a la sociedad uruguaya lo que corresponda en una cooperación público privada.

Obviamente, habrá que buscar esos caminos que pueden pasar o no por este proyecto, el que, por cierto, tendremos que analizarlo en tanto esta Comisión, entre otros temas, trata el de inversiones con relación al Presupuesto. En tal sentido, haremos las consultas necesarias porque la pregunta planteada por el

señor Senador Michelini en cuanto a la modificación de la relación implica un problema de voluntad política en tanto trata de saber adónde va o adónde se pretende que vaya AFE. Por supuesto, esta no es una pregunta que pueda contestar la Comisión, pero puede remitirla a quienes nos envían el proyecto de ley de presupuesto. Precisamente, el miércoles que viene tendremos la presencia de autoridades del Ministerio, oportunidad en la que también podremos trasladar estas interrogantes.

De todos modos, agradecemos la presencia de los representantes del Directorio de AFE y desde ya adelantamos que seguramente los vamos a volver a molestar para consultarlos, pues a medida que vayamos analizando el material tendremos la posibilidad de hacer preguntas con más fundamento.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 15 y 58 minutos)